

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 2 部門第 5 区分

【発行日】平成29年4月6日 (2017.4.6)

【公開番号】特開2015-229424(P2015-229424A)

【公開日】平成27年12月21日 (2015.12.21)

【年通号数】公開・登録公報2015-080

【出願番号】特願2014-116651(P2014-116651)

【国際特許分類】

B 6 0 W 10/00 (2006.01)

B 6 0 W 20/00 (2016.01)

B 6 0 K 6/445 (2007.10)

B 6 0 L 11/14 (2006.01)

【F I】

B 6 0 K 6/20 3 0 0

B 6 0 K 6/445 Z H V

B 6 0 L 11/14

【手続補正書】

【提出日】平成29年3月6日 (2017.3.6)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 7 2

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 7 2】

また、上述の走行モードが切り替わりやすくなる値、すなわち所定の変化率で時間の経過とともに低下させた後の第 2 の判定閾値は、H C U 3 2 によって運転者の要求駆動力が大きいほど低い値として算出、設定される。こうした所定の変化率で時間の経過とともに低下させた後の第 2 の判定閾値を算出する H C U 3 2 は、判定閾値算出部 5 1 を構成する。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 7 3

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 7 3】

具体的には、所定の変化率で時間の経過とともに低下させた後の第 2 の判定閾値は、複数の異なる時間長さにおける運転者の要求駆動力に基づき設定される。詳細には、H C U 3 2 の R O M には、 α (s) の時間長さにおける平均の要求駆動力、すなわち平均要求駆動力と、 β (s) の時間長さにおける平均要求駆動力とに対して第 2 の判定閾値が対応付けられた、図 5 に示す設定マップが記憶されている。 α (s) と β (s) との関係は、 $\alpha < \beta$ である。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 7 4

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 7 4】

つまり、本実施の形態では、比較的短時間における要求駆動力 F r e q の平均と、長時

間における要求駆動力 F_{req} の平均とに基づき、所定の変化率で時間の経過とともに低下させた後の第 2 の判定閾値が設定される。